

REVUE
HISTORIQUE
DES
ARMÉES

Revue historique des armées

242 | 2006

1916, les grandes batailles et la fin de la guerre européenne

1916 ou l'année de rupture en matière d'utilisation de l'arme aérienne

Louis Chagnon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/4102>

ISBN : 978-2-8218-0496-8

ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2006

Pagination : 36-47

ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Louis Chagnon, « 1916 ou l'année de rupture en matière d'utilisation de l'arme aérienne », *Revue historique des armées* [En ligne], 242 | 2006, mis en ligne le 25 novembre 2008, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/4102>

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

© Revue historique des armées

1916 ou l'année de rupture en matière d'utilisation de l'arme aérienne

Louis Chagnon

- ¹ Dans les premiers temps de la Grande Guerre, les aviateurs n'avaient pas une mission différente des aéroliers, ils restaient cantonnés dans le rôle d'observateurs au sein d'une aviation répartie principalement dans les corps d'armée. Mais rapidement, l'aviation militaire vit son importance grandir ; cette nouvelle arme posa un problème d'insertion dans les structures militaires de l'époque ; les structures de commandement créées pendant la guerre afin de gérer, d'organiser et d'employer le développement de l'aéronautique ne furent pas exemptes de chevauchements et de confusions. Cette extension de l'aviation militaire entraîna une spécialisation des hommes et des avions, avec l'apparition du bombardement et du combat aérien. C'était un défi à relever à la fois pour l'armée, qui devait dispenser une formation adéquate et pour l'industrie aéronautique, qui devait fournir des appareils conçus pour une mission donnée. Les premiers appareils fabriqués spécialement pour la chasse apparurent en 1915, comme le Nieuport XI dit « bébé », mais les Alliés eurent la désagréable surprise de voir surgir dans les airs, en octobre de la même année, le Fokker E-1 ¹, le premier avion de chasse allemand. Si ses performances restaient modestes, il fut redoutable grâce à sa mitrailleuse synchronisée avec le moteur tirant à travers le cercle de rotation de l'hélice. Les Allemands furent les premiers à résoudre le problème de l'armement pour leurs appareils, ce qui leur donna une supériorité momentanée. L'année 1916 commença donc mal pour l'aviation alliée dont les avions se révélèrent très vulnérables face au « fléau des Fokker ». Si les Allemands avaient l'arme, ils ne leur restaient plus qu'à en tirer les conséquences au niveau de l'emploi, de la tactique et de la doctrine, ce qu'ils firent à Verdun.

La bataille aérienne de Verdun

- 2 La bataille de Verdun, lancée par les Allemands sous le commandement du général von Falkenhayn, débuta par une lutte pour la suprématie aérienne, deux mois avant l'offensive terrestre. Le général Hoepfner, futur responsable de l'aéronautique allemande, indiquait dans ses mémoires que l'aviation allemande avait eu pour première mission d'empêcher l'armée française de découvrir les préparatifs de l'offensive allemande en éliminant ses avions d'observation : *« Dès le mois de décembre 1915, le GQG avait prescrit d'organiser méthodiquement la lutte contre l'aviation ennemie dans la région de la Meuse, où il projetait de passer à l'offensive. Tout le terrain avait été photographié avec beaucoup de soin, et il restait peu de chose à faire pour parachever la reconnaissance du secteur. On pouvait se borner à surveiller l'ennemi. C'est ce qui fut fait, et on put se rendre compte que l'adversaire ne se doutait de rien. »*² Cependant, il reconnaissait que l'aviation allemande n'aurait pu mener à bien ses opérations si elle n'avait pas été avantagée par le mauvais temps qui perdura pendant tout le début de l'année 1916, car son nombre d'appareils était insuffisant, bien que : *« Pour masquer ses préparatifs ainsi qu'elle en avait reçu l'ordre, l'armée d'attaque pouvait utiliser toute la masse des avions disponibles. »*³ Grâce à un renforcement de leur aviation, les Allemands obtinrent le but désiré. Ce ne fut que la veille de l'offensive qu'un avion d'observation français put renseigner l'état-major sur l'imminence d'une attaque. En prévision de leur offensive, les Allemands opérèrent une concentration d'avions jamais vue jusqu'alors. La V^e armée obtint le renfort de deux escadres de combat et de toutes les escadrilles disponibles. En mars, 12 escadrilles, 4 escadres de combat et 30 ou 40 monoplaces de chasse, soit en tout près de 280 avions étaient regroupés⁴. Face à ceux-ci, les Français n'alignaient que 70 appareils qui ne purent soutenir l'offensive aérienne allemande. Lors de celle-ci, les aérodromes français furent bombardés, l'aviation ainsi que les ballons d'observation français furent rapidement éliminés du ciel de Verdun : *« Dès son déclenchement, elles [les escadrilles de Verdun] furent littéralement débordées, et numériquement impuissantes pour remplir toutes les missions aériennes demandées. Ajoutez à cela la supériorité écrasante des escadrilles de combat ennemies qui eurent pendant quelques jours la maîtrise absolue de l'air. Nos escadrilles furent jetées hors du champ de bataille par les avions ennemis, en même temps que le canon les expulsait de leurs terrains d'atterrissage. »*⁵ Les Allemands avaient, pour la première fois dans l'histoire militaire, conquis la maîtrise de l'air.
- 3 Les conséquences en furent dramatiques pour la 2^e armée française, qui subissait l'assaut sans pouvoir observer l'ennemi et régler ses tirs d'artillerie. Le général Pétain reçut le commandement de la RFV⁶. Son apostrophe au commandant Tricornot de Rose le 28 février 1916 : *« Rose, balayez-moi le ciel ! Je suis aveugle ! »*⁷, reste justement célèbre car c'était exactement le but recherché par le général von Falkenhayn. Pétain, conscient de l'enjeu de la bataille aérienne, *« Si nous sommes chassés du ciel, alors c'est simple, Verdun sera perdu »*⁸, donna carte blanche au commandant Tricornot de Rose, chef de l'aéronautique de la 5^e armée, pour redresser cette situation critique et lui confia le commandement de toute l'aviation du secteur de Verdun. Ce dernier organisa un groupement de combat autonome, comme celui qui avait été constitué lors de l'offensive de l'Artois en 1915⁹ mais d'une ampleur beaucoup plus importante. Cette concentration des forces aériennes rassembla outre les escadrilles déjà présentes sur le secteur de Verdun : MF 63, C 18, C 11, N 23, les escadrilles suivantes : N 67, N 37, N 65, N 15, N 57 et N 69 dont il reçut le renfort.

À celles-ci s'ajoutèrent des escadrilles de corps d'armée (CA) et d'artillerie lourde (AL), des groupes de bombardement comme les MF 25, GB 5 et GB 2. Il fut opérationnel en deux semaines : « *Le regroupement des 6 escadrilles de chasse fut complètement réalisé le 15 mars.* »

¹⁰ Pour rationaliser l'activité de cette masse de manœuvre, il créa avec l'aide du chef du service aéronautique du GQG, le commandant Barès, cinq secteurs aéronautiques correspondant aux cinq corps d'armée. Cette organisation en secteurs aéronautiques calquée sur celle de l'armée de Terre se poursuivit et se généralisa.

- 4 La mission donnée aux pilotes du groupe de combat était très simple ; les avions organisés en patrouilles devaient rechercher l'ennemi et l'abattre systématiquement. De nombreux « as » servirent à Verdun, comme Jean Chaput, André Chainat, Charles Nungesser, Albert Deullin, Georges Guynemer, Georges Pelletier Doisy, Georges Boillot, Georges Flachaire, Raoul Lufbery, Auguste Le Révérend, etc. Mais le plus célèbre dans cette bataille aérienne de Verdun fut Jean Navarre qui gagna le surnom de « la sentinelle de Verdun ». Ces aviateurs remplirent leur mission par une tactique nettement offensive : « *Cette attitude en imposa à l'ennemi ; il cessa d'attaquer pour protéger ses avions. La liberté d'action de nos avions de CA se trouva ainsi assurée.* » ¹¹
- 5 Les Allemands furent les premiers à concevoir et appliquer une doctrine d'emploi de l'aviation qui ne changera guère ultérieurement, basée sur une phase de concentration afin d'obtenir les objectifs désirés dans une deuxième phase d'action. La première phase consiste à concentrer un maximum d'appareils afin de s'assurer d'une supériorité numérique. Celle-ci obtenue, la phase suivante est la phase active par l'élimination systématique de l'aviation ennemie en vue d'acquérir la maîtrise de l'espace aérien du champ de bataille. L'organisation allemande conservait cependant un défaut, l'absence du commandement unique de l'aéronautique et était déterminée par le caractère confédéral de l'État ; les aviations bavaroise, wurtembergeoise ou saxonnes avaient leur propre commandement, ne relevant pas du chef de l'aéronautique.

Les implications de la guerre aérienne de « masse »

- 6 Les impératifs de ce combat de « masse » s'accommodaient mal de l'individualisme des pilotes chevronnés en mission au-dessus de Verdun. Les responsables des services aéronautiques, qu'ils fussent Allemands ou Français, n'avaient jamais engagé de tels effectifs de chasseurs, il en résulta des difficultés pour les utiliser méthodiquement. La bataille de Verdun demanda une organisation adaptée à un engagement massif d'appareils et l'élaboration de techniques de combat aérien. Français et Allemands en tirèrent les mêmes conclusions. Le combat individuel était dépassé, l'engagement massif d'avions nécessitait une coordination des efforts des pilotes par un regroupement, le combat aérien de groupe se substitua au combat individuel des « as ». Cela fut effectif pour le groupement de combat du commandant de Rose à la fin février, qui fut organisé en groupes de chasse sous son commandement unique. L'ordre du 29 février 1916 spécifiait : « *Des reconnaissances offensives seront faites suivant un tour régulier, à des heures fixées par le commandant du groupe. Par reconnaissances, il faut entendre des croisières, ou patrouilles, de plusieurs avions volant groupés. La mission des escadrilles ou demi-escadrilles est de rechercher l'ennemi pour le combattre et le détruire. (...) Elles adopteront un dispositif échelonné dans les trois dimensions. (...)* » ¹² Les Britanniques dont l'aviation, le Royal Flying Corps (RFC), était sous le commandement du général Trenchard depuis la fin de l'été 1915, firent de même. Ils arrêtaient des dispositifs de vols groupés : la ligne de front, la colonne et

l'échelon refusé. Trenchard engagea, également, la spécialisation des escadrons britanniques. Les Alliés, qui avaient une infériorité au niveau de l'armement de leurs avions, résolurent le tir à travers le cercle de rotation de l'hélice pendant l'été 1916. Les Britanniques eurent leur chasseur à mitrailleuse synchronisée avec le Sopwith 11/2 Strutter qui fut mis en service le 3 juillet au 70^e *squadron* de la RFC. Dans l'aviation française, quelques Nieuport XI reçurent ce système, le premier chasseur de série français à en être doté fut le Nieuport XVII, mais les premiers exemplaires à en être pourvus n'arrivèrent sur le front qu'à la fin de 1916. Le deuxième avion français à posséder un armement synchronisé fut le Spad VII, il remplaça le Nieuport XVII à partir d'octobre 1916 en commençant par la N3.

- 7 Les contraintes d'organisation et de tactique de combat aérien furent théorisées par certains pilotes français comme le capitaine Marcel Jauneaud¹³, commandant l'escadrille 71, dans un projet de règlement de manœuvres datant de novembre 1916¹⁴. Il fondait clairement l'action d'une escadrille sur le travail de groupe : « *L'escadrille est une troupe, qui comme toutes les troupes se bat groupée et commandée. La discipline, la solidarité et l'habitude de manœuvrer en groupe font la force principale d'une escadrille.* »¹⁵
- 8 Le groupe sur lequel il se basait était le « quadrille », c'est-à-dire un groupe de quatre avions de même type, deux quadrilles formant une escadrille. Il théorisait toutes les formations de manœuvres et de combat : la formation de marche était en « colonne » ; la formation d'attaque était dite « en bataille » consistait en une disposition des quatre avions en carré, la pointe en avant occupée par le chef ; la formation de « rassemblement » et de « défense » consistait en une formation en « cercle » des quatre appareils.
- 9 Ultérieurement, le capitaine Deullin de la Spa⁷³ rédigea, lui aussi, ses principes concernant d'abord *La Chasse en Monoplace*¹⁶ et *Les Patrouilles de Chasse*¹⁷ : « *Depuis l'offensive de la Somme, c'est-à-dire depuis environ un an, les conditions de la chasse ont complètement changé. À cette époque, le monoplace isolé était roi (...). L'ennemi instruit par l'expérience, coordonna ses efforts, et forma des patrouilles de biplaces et des patrouilles de monoplaces parfaitement disciplinées. Leur cohésion leur permit d'abord de résister aux attaques isolées, puis de prendre l'offensive et de descendre assez facilement les Français qui se risquaient de l'autre côté des lignes. Après quelques essais infructueux ou mêmes cuisants, nos chasseurs durent se convaincre que l'ère de l'isolé était finie et qu'il fallait chercher autre chose.* »¹⁸ Si le capitaine Deullin se trompait sur la chronologie de l'apparition du combat de groupe chez les Allemands qui apparut beaucoup plus tôt, ses conclusions sur le combat aérien rejoignaient celles de Marcel Jauneaud.
- 10 Les Allemands connurent la même évolution en mettant au point des techniques de chasse plus élaborées grâce au célèbre « as » allemand, Oswald Boelcke. Avec Max Immelmann, ils élaborèrent des tactiques d'attaque qui rendaient la chasse d'autant plus redoutable qu'elle maîtrisait la technique du tir à travers le cercle de rotation de l'hélice. En mars 1916, il reçut le commandement de la première escadrille de chasseurs, *Fliegerstaffel*, stationnée à Sivry-sur-Meuse qui inaugura la technique de combat aérien en échelons de chasse formés de 6 avions. Il substitua le combat d'escadrille au combat individuel. Cette *Fliegerstaffel* était le précurseur des *Jagdstaffeln* créées à l'été 1916 qui ne seront plus rattachées à l'armée de Terre. Les chasseurs auparavant dispersés dans les escadrilles d'observation des armées furent réunis dans ces *Jagdstaffeln* par 10 ou 12 Fokkers, mais leurs activités n'étaient pas encore sous un commandement unique et dépendaient trop des initiatives individuelles. Oswald Boelcke théorisa ses principes du

combat aérien sous la forme de sept commandements. Le général Hoepfner lui rendit hommage dans ses mémoires : « Si, dès cette époque, la supériorité numérique de l'ennemi ne s'est pas fait sentir d'une manière trop écrasante, nous le devons principalement à l'énergie et au sentiment du devoir de Boelcke. Son Fokker se montrait toujours supérieur aux appareils ennemis. Dès le 12 mars 1916, il avait abattu dix avions ; aux victoires succédaient les victoires. »¹⁹

La bataille de la Somme

- 11 Le 1^{er} juillet 1916, les troupes britanniques et françaises se lancèrent à l'assaut sur le front de la Somme. L'expérience de la bataille de Verdun servit et la préparation aérienne fut minutieuse. Les unités de chasse et de bombardement furent préalablement concentrées ; la chasse s'installa sur le terrain de Cachy d'où le nom de « groupe de chasse Cachy » pour désigner cette concentration de chasseurs commandée par le capitaine Félix Brocard. L'organisation de l'aéronautique restait basée sur celle des troupes de l'armée de Terre. Les Français alignaient 113 chasseurs. Les Britanniques, commandés par le général Sir Douglas Haig, alignaient 185 appareils²⁰ de son *Royal Flying Corps*, toujours sous le commandement du général Trenchard. Celui-ci était acquis à la nécessité d'obtenir la suprématie aérienne sur l'aviation allemande, condition préalable à la victoire des troupes terrestres. Sa conception de l'aéronautique militaire s'accordait avec celle du commandant Barès, tous deux considérant l'avion comme une arme résolument offensive. Il fit connaissance avec le commandant du Peuty avec lequel il eut également des idées convergentes. Ils estimaient que la technique du barrage pour interdire le survol d'un espace donné par l'aviation ennemie n'était pas en mesure d'empêcher l'intrusion d'un ennemi résolu. Ils avaient par conséquent poussé à l'élaboration de la stratégie aérienne des Alliés fondée sur l'offensive.
- 12 En face, les Allemands avaient « cinq escadrilles de campagne, trois escadrilles d'artillerie et environ trente monoplaces de chasse »²¹. La faiblesse de sa chasse ne permit pas à l'aviation allemande de résister à l'offensive aérienne alliée : « En particulier, la supériorité de son aviation dépassait toutes nos prévisions, et lui donnait dans les airs une maîtrise à peu près incontestée ; la faible aviation allemande avait rapidement été réduite à l'impuissance par l'engagement en masse des escadrilles ennemies, et rien n'empêchait plus ces dernières de faire l'exploration, de participer aux attaques, et même d'exécuter des reconnaissances lointaines. »²² Les Alliés bénéficièrent de la mise en service de trois nouveaux chasseurs, le Spad VII, le Nieuport XVII et le Sopwith Strutter 1 1/2. Les reconnaissances, les photographies aériennes, les repérages d'objectifs pour l'artillerie et pour les bombardiers comme les gares de chemin de fer furent menées sans crainte de la chasse ennemie. Ils conservèrent la supériorité aérienne pratiquement pendant toute la bataille, ce qui permit aux avions d'observation de remplir leurs missions : « Pour toute l'aviation d'observation, la bataille de la Somme est une source d'éloge. »²³ Les Allemands tentèrent de redresser la situation mais trop tard. Douze *Jagdstaffeln* furent créées entre août et septembre 1916. Dotées des nouveaux chasseurs de la firme Albatros, les D-I et D-II, appareils des plus redoutables puissamment armés, surclassaient les appareils alliés Nieuport XI ou Airco DH-2. Parmi ces escadrilles, celle de Boelcke qui avait reçu l'ordre de créer sa propre escadrille, la *Jagdstaffel* 2, officiellement créée le 10 août 1916, ne fut opérationnelle qu'en septembre 1916, à l'arrivée des nouveaux Albatros D-I et D-II. Boelcke avait recruté les meilleurs aviateurs allemands dont Erwin Boehme, Hans Reimann et Manfred von Richthofen. Sa tactique de combat restait la même, l'escadrille opérait en échelons de chasse constitués

de plusieurs avions opérant en groupe. Le 17 septembre 1916, il organisa une patrouille de cinq Albatros et chaque pilote abattit son avion britannique. Les Allemands n'avaient pas voulu dégarnir le front de Verdun pour celui de la Somme. Si, avec l'arrivée des *Jagdstaffeln* et la généralisation des principes du combat aérien prônés par Boelcke, la situation se redressa en faveur des Allemands à partir de septembre, ce redressement arriva cependant trop tard pour inverser le sort de la bataille de la Somme, la chasse française totalisa 106 avions allemands abattus et 170 probables, à cela s'ajoutaient 14 drachen incendiés avec les fusées *Le Prieur* ²⁴.

Les leçons de Verdun et de la Somme

- 13 Quels furent les impacts de Verdun et de la Somme sur la conception et l'emploi de l'aéronautique ?
- 14 Ces deux batailles mirent en évidence le rôle fondamental de l'aviation dont les missions ne pouvaient plus être considérées comme secondaires : « *Les batailles livrées en 1916 ont mis en lumière le rôle sans cesse grandissant de l'Aéronautique.* » ²⁵ ; « *Elles [les batailles livrées en 1916] ont en outre mis en lumière le rôle important de l'Aéronautique pendant le combat (...).* » ²⁶ Le GQG des armées de l'Est demanda, à la fin de 1916, que cette importance de l'aéronautique soit reconnue et inscrite dans l'instruction du 16 janvier 1916 visant « *le but et les conditions d'une action offensive d'ensemble* » ²⁷ par la rédaction d'une annexe : « *Les batailles livrées en 1916 ont confirmé la valeur des principes exposés dans l'Instruction du 16 janvier 1916 visant le but et les conditions d'une action offensive d'ensemble. Elles ont en outre mis en lumière le rôle important de l'Aéronautique pendant le combat : il paraît donc nécessaire de compléter l'instruction du 16 janvier par une Note Annexe relative à l'emploi de l'Aéronautique.* » ²⁸ C'était, en quelque sorte, une consécration pour la chasse qui voyait ses missions venir aux premières préoccupations.
- 15 Au début de 1916, il existait trois conceptions sur l'aviation de chasse :
 - « 1°/- L'aviation de chasse est inutile. Il suffit que les avions de CA ou de bombardement puissent se défendre. (...) »
 - 2°/- La deuxième conception offre déjà plus de ressources puisqu'elle admet la création d'appareils de chasse, mais elle est également infirme car elle est également exclusivement défensive. C'est la répartition des avions de chasse entre les escadrilles de CA pour la protection des appareils. (...) »
 - 3°/- La troisième est celle de ces grandes unités, groupes d'escadrilles, opérant offensivement sous un commandement unique. C'était la moins répandue, et surtout la plus difficile à admettre, car elle impliquait au début de gros sacrifices, de la part des avions de combat, contraints journallement à livrer combat dans les lignes ennemies ; et de la part des avions de CA qui, pendant que se livre la grande lutte pour la maîtrise de l'air vont rester sans protection. » ²⁹
- 16 Après Verdun et la Somme, le problème de la conquête de la supériorité aérienne était devenu incontournable. Celle-ci relevait des missions de l'aviation de chasse et si, auparavant, des officiers pouvaient estimer que l'aviation de chasse était inutile parce qu'il suffisait d'armer correctement les avions de CA ou de bombardement, cette opinion n'était plus soutenable. La prise de conscience du rôle déterminant de l'aviation de chasse était liée aux leçons des batailles de Verdun et de la Somme qui avaient mis en évidence la nécessité d'acquérir la supériorité aérienne et de maîtrise de l'air sur l'aviation ennemie, condition indispensable pour mener à bien les opérations terrestres. Ainsi le général Foch affirmait sans ambages dans une lettre datée du 23 novembre 1916 : « *Les opérations de la*

SOMME ont fait ressortir d'une façon éclatante la nécessité absolue de posséder la supériorité aérienne. C'est grâce à cette supériorité que nos escadrilles d'observation et nos ballons ont pu travailler dans de bonnes conditions tandis que les avions et ballons ennemis étaient condamnés à rester loin et bas dans leurs lignes. »³⁰ Les notions de supériorité aérienne et de maîtrise de l'air furent assimilées par les états-majors et devinrent des missions requérant toutes leur attention. Le général Foch demandait tout logiquement à ce que les escadrilles de chasse soient augmentées : « Il devient donc indispensable, pour que notre aviation puisse conserver dans la prochaine bataille la supériorité acquise, qu'elle soit puissamment et rapidement renforcée. Les efforts doivent être concentrés sur la réalisation de deux améliorations suivantes : augmentation du nombre d'escadrilles de chasse ; remplacement des avions d'observations actuels par des avions d'un type supérieur. »³¹

- 17 Car effectivement les batailles de 1916 avaient démontré que la guerre aérienne se déroulait également dans les bureaux d'études des constructeurs de l'aéronautique et dans leurs usines. Chaque nouvel appareil qui apparaissait devait être supérieur aux derniers appareils de l'ennemi. Une lutte s'établit sous la forme d'une concurrence dans les performances techniques des avions de combat, d'abord sur l'armement avec le tir à travers le cercle de rotation de l'hélice, la puissance des moteurs et les qualités de vol des appareils. Les avions d'observation utilisés étaient complètement dépassés et devaient être absolument remplacés comme les Caudron ou les Farman. Ce fut ce que demanda le général Foch : « Les avions d'observation actuellement en service (Farman, Caudron) ne répondent plus aux nécessités de la situation. Trop lents, limités dans leur tir par de grands angles morts, ces avions ne peuvent ni sortir par les grands vents, ni lutter contre les avions ordinaires d'observation et de barrages ennemis qu'ils sont appelés à rencontrer au cours de leurs missions et pour lesquels ils sont, au dire même des aviateurs allemands, une "proie facile". Il est donc de toute urgence de les remplacer par des avions plus rapides (150 km à l'heure) et plus aptes au combat. »

³²

- 18 La création des groupes de combat (GC) par l'instruction du 10 octobre 1916 fut la conséquence directe des leçons tirées des batailles de Verdun et de la Somme. La supériorité aérienne ayant été comprise comme un préalable à la victoire terrestre, il était indispensable de créer des groupes de chasseurs spécialisés dans cette mission : « L'expérience a montré qu'il était nécessaire, pour lutter dans de bonnes conditions contre l'aviation ennemie, de disposer dans les secteurs actifs d'escadrilles particulièrement entraînées au combat aérien, réunis en groupe agissant sous les ordres d'un même chef. »³³ C'était établir une doctrine d'emploi de l'aviation qui officialisait le groupement effectué par de Rose à Verdun. Quatre groupes de Combat furent ainsi fondés à la fin de 1916. Leur missions étaient ainsi définies :

- « 1°/- combat offensif contre les avions ;
- 2°/- destruction des drachen ;
- 3°/- attaque des troupes à la mitrailleuse ou à la bombe ;
- 4°/- reconnaissance et liaisons avec les armées voisines ;
- 5°/- exceptionnellement, protection des avions d'escadrilles de CA ou d'artillerie ; barrage. »

³⁴

- 19 Cette aviation de combat était considérée comme une aviation d'offensive dont la mission première était de liquider l'aviation ennemie mais paradoxalement la tactique préconisée par l'instruction était défensive, elle reprenait la tactique du barrage en la généralisant : « Le commandant du groupe fait exécuter en permanence des croisières sur le front de l'armée ou du groupe d'armées, croisières qui, à certains moments, pourront être doublées, triplées... C'est le seul procédé qui permette à l'aviation de combat d'intervenir rapidement contre les avions

ennemis. »³⁵ Dans la pratique, les « croisières » se firent plus agressives et les pilotes français n'hésitèrent pas à aller plus en profondeur derrière les lignes allemandes pour chasser les avions ennemis. Mais la destruction de celle-ci et des drachen n'était pas la seule mission des groupes de combat, le GQG leur assignait également des missions d'appui au sol par l'attaque des troupes ennemies à terre : « Dès qu'il est avisé de la présence de troupes rassemblées ou en marche, d'embarquements ou de débarquements de troupes, etc., le commandant du groupe les fait attaquer à la mitrailleuse ou à la bombe. Les jours de bataille, cette mission prend une importance particulière. »³⁶

- 20 Une note sur l'emploi des groupes de combat, datée de février 1917, précisait que le but de l'aviation de chasse par la supériorité aérienne qu'elle assurait, était de permettre aux avions d'observations de remplir leur mission : « Il faut, avant tout, permettre à notre Aéronautique de remplir les différentes missions de reconnaissances, de réglages, de surveillance, de commandement, de liaison avec l'infanterie, de bombardement, de ravitaillement, qui lui sont dévolues dans la bataille. »³⁷ Le moyen que cette note préconisait pour parvenir à ce résultat était : « Pour cela ; détruire d'abord ses principaux adversaires, avions de chasse et de combat ennemis. C'est le premier devoir de notre aviation de combat, le but vers lequel tous les autres doivent s'effacer s'ils nuisent à son accomplissement. »³⁸ Les groupes de combat étaient par l'effet de masse qu'ils opposaient à l'aviation ennemie, la première généralisation d'une doctrine d'emploi de l'aviation pour s'assurer de la supériorité aérienne.
- 21 Si l'importance du rôle de l'aviation militaire et de la chasse en particulier fut admis, elle n'en demeurerait pas moins qu'un simple moyen. Les chasseurs n'étaient là que pour assurer la sécurité de l'aviation d'infanterie et d'artillerie dont le rôle est le plus fondamental. Cette opinion se retrouvait également chez des commandants de groupes de combat. Ainsi s'exprimait le chef d'escadrons Massenet de Marancour, commandant le GC 14 : « Contrairement à l'opinion générale et m'appuyant sur l'autorité de militaires anciens tel Clausewitz (sic), je me permettrai de faire observer que le but de la guerre n'est pas la destruction de l'ennemi. D'accord avec les meilleurs auteurs, je rappellerai que le but premier est d'imposer sa volonté à l'adversaire, et qu'en cette occurrence la destruction n'intervient que comme moyen ? De quoi s'agit-il ? L'aviation, si l'on excepte l'Aviation spéciale de Bombardement, n'est après tout qu'une agence de renseignements, de même que l'Artillerie une entreprise de démolition. Nous voulons 1° obtenir pour nous tous les renseignements désirables (renseignements d'infanterie, d'artillerie, réglages, photos éloignées, etc..) 2° interdire à l'ennemi le travail que nous mêmes effectuons. C'est à faciliter cette double tâche que se borne pour moi le rôle de l'aviation de combat. »³⁹ Le commandant du GC 11 exprimait, lui aussi, exactement la même opinion : « L'aviation dans la bataille doit travailler en liaison étroite avec les autres armes. L'infanterie décidant en dernier ressort, c'est à elle qu'il faut toujours remonter. L'artillerie travaille pour elle. Ce sont donc les avions d'infanterie et d'artillerie qui doivent être considérés comme la base de l'aviation. L'aviation de combat a pour rôle de les éclairer, de les protéger, de créer autour d'eux une zone de sécurité la plus étendue possible. »⁴⁰ Pour ces officiers qui exprimaient l'opinion la plus générale, la bataille se gagne à terre et non dans les airs pourtant leurs groupes de combat avaient pour première mission de détruire l'aviation ennemie. Ce texte introduisait un autre débat de doctrine au sein des aviateurs : la supériorité aérienne est-elle une fin en soi où simplement un moyen ?
- 22 À partir du moment où des officiers responsables de la mission de supériorité aérienne considéraient que leur rôle n'était que le moyen pour l'infanterie de gagner la bataille, il était évident que dans ces conditions, il n'était pas question de donner une quelconque indépendance à l'aéronautique militaire, elle devait rester sous le commandement des

forces terrestres. Le commandant Barès qui était l'avocat d'une aviation autonome dut donner sa démission en février 1917 et le général du Peuty le remplaça à la tête du service de l'aéronautique du GQG.

- 23 La bataille de Verdun exprima très clairement le rôle devenu primordial de l'aviation dans la guerre. Elle fut la première bataille qui commença par une lutte pour la suprématie aérienne et comme l'accrédita le maréchal Pétain : « *Verdun, comme on l'a dit souvent depuis, ce fut vraiment "le creuset d'où était sortie l'aviation française"* »⁴¹. La bataille de la Somme ne fera que confirmer cette importance grandissante de l'arme aérienne. Cependant il faudra attendre mai 1918 et la constitution de la division aérienne du colonel Duval pour que ce principe de la conquête de la suprématie aérienne trouve toutes ses implications concrètes. Cette évolution dans l'art de la guerre fut d'affirmer la responsabilité des aviateurs, combattants d'une aéronautique désormais considérée par beaucoup comme une arme à part entière. Cela permit à ceux-ci de prendre conscience de leur spécificité et de leur identité au sein de l'armée française. La conclusion logique de cette reconnaissance du rôle primordial de l'aéronautique aurait dû déboucher sur l'octroi de leur autonomie au sein des forces armées. Mais celle-ci leur fut refusée. Les aviateurs devront patienter encore quelques années pour enfin l'obtenir.

NOTES

1. E pour Eindecker.

2. HOEPPNER (général von), *L'Allemagne et la guerre de l'air*, Paris, Payot, 1923, p. 89.

3. *Ibid.*, p. 89-90.

4. *Ibid.*, p. 90 ; SCIACCO (Gaëtan), « La bataille aérienne de Verdun », 1916. *L'émergence des armes nouvelles dans la Grande Guerre*, actes du colloque organisé pour le 80^e anniversaire de la bataille de Verdun sous la direction de Claude Carlier et Guy Pedroncini, Paris, Economica, 1997.

5. Rapport du capitaine Orthlieb, adjoint au commandant de l'aéronautique de la X^e armée, p. 26, SHD/DAA, A 277.

6. Région fortifiée de Verdun.

7. CHAMBE (général), « Le commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse », *Forces aériennes françaises*, n° 229, octobre 1966, p. 389.

8. *Idem.*

9. Rapport du capitaine Orthlieb, adjoint au commandant de l'aéronautique de la X^e armée, p. 13, SHD/DAA, A 277.

10. En fait 7 escadrilles, rapport du capitaine Orthlieb adjoint au commandant de l'aéronautique de la X^e armée, p. 29, SHD/DAA, A 277.

11. Rapport du capitaine Orthlieb adjoint au commandant de l'aéronautique de la X^e armée, p. 29, SHD/DAA, A 277.

12. Cité par le général Voisin dans *La doctrine de l'Aviation française de combat au cours de la guerre (1915-1918)*, Paris, Berger-Levrault, 1932, p. 2.

13. Il écrivit deux livres dans les années vingt, l'un sur l'évolution de l'aéronautique et l'autre sur l'aviation militaire et la guerre aérienne.

14. SHD/DAA, A 20.

15. SHD/DAA, A 20, les majuscules sont de l'auteur.
16. DEULLIN (capitaine), *La chasse en monoplace*, juin 1917, SHD/DAA, A 89.
17. DEULLIN (capitaine), *Les patrouilles de chasse*, novembre 1917, SHD/DAA, A 89.
18. DEULLIN (capitaine), *Les patrouilles de chasse*, novembre 1917, SHD/DAA A 89.
19. HOEPPNER (général von), *L'Allemagne et la guerre de l'air*, Paris, Payot, 1923, p. 92-93.
20. GARDNER (Brian), *La grande offensive, Somme 1916*, Paris, Les presses de la cité, 1963, p. 86.
21. HOEPPNER (généralvon), *L'Allemagne et la guerre de l'air*, Paris, Payot, 1923, p. 117.
22. *Ibid.*, p. 118-119.
23. ORTHLIEB (commandant), *L'aéronautique, Hier-Demain*, Paris, Masson, 1920, p. 45.
24. MORIZON (Alain), « L'aviation française en 1916 », *RHA*, no 3, août 1966, p. 49.
25. Projet d'annexe à l'instruction du 16 janvier 1916, SHD/DAA, A 188.
26. RENOARD, *Note pour le commandement de l'aéronautique*, SHD/DAA, A 88.
27. *Idem.*
28. RENOARD, *Note pour le commandement de l'aéronautique*, 20 novembre 1916, SHD/DAA, A 88.
29. Rapport du capitaine Orthlieb adjoint au commandant de l'aéronautique de la X^e armée, p. 27-28, SHD/DAA, A 277.
30. Lettre du général Foch datée du 23 novembre 1916, SHD/DAA, A 88.
31. *Idem.*
32. *Idem.*
33. *Instruction sur les groupes de combat*, février 1917, SHD/DAA, A 89.
34. *Idem.*
35. *Idem.*
36. *Idem.*
37. *Note sur l'emploi des groupes de combat*, février 1917, SHD/DAA, A 89.
38. *Idem.*
39. MASSET de MARANCOUR (chef d'escadrons), *Note pour la rédaction d'un règlement sur l'aviation de combat*, SHD/DAA, A 89.
40. Capitaine commandant le groupe de combat n° 11, *Principes généraux de l'aviation de combat*, 3 juillet 1917, SHD/DAA, A 89.
41. PÉTAÏN (Philippe), *La bataille de Verdun*, Paris, Payot, 1930, p. 26.

RÉSUMÉS

L'année 1916 fut une année charnière dans l'histoire de l'aviation militaire dans le sens où celle-ci s'imposa comme une arme essentielle dans la préparation et l'exécution des offensives terrestres. La bataille de Verdun fut la première bataille qui commença par une lutte pour la supériorité aérienne. Cette importance du facteur aérien fut intégrée par les alliés et appliquée lors de la bataille de la Somme. Depuis, le combat pour acquérir la maîtrise de l'air est devenu le gage indispensable de la victoire dans les batailles terrestres.

1916 - a pivotal year for military aviation. The year 1916 was a pivotal one in the history of the military use of aviation, in so far as it was at this time that aircraft confirmed their essential role in the preparation and execution of offensives by ground forces. The Battle of Verdun was the first battle to open with a preliminary struggle to win air superiority. The new-found importance

of the air factor was integrated by the Allies into the planning and conducts of the Battle of the Somme later this same year. Ever since that time the battle to gain mastery in the skies has become the indispensable precursor and requirement for victory in land battles.

INDEX

Mots-clés : aviation, Première Guerre mondiale

AUTEUR

LOUIS CHAGNON

Professeur certifié d'histoire, titulaire d'une maîtrise d'histoire contemporaine, travaille comme chargé de recherches au département de l'armée de l'Air du Service historique de la Défense.